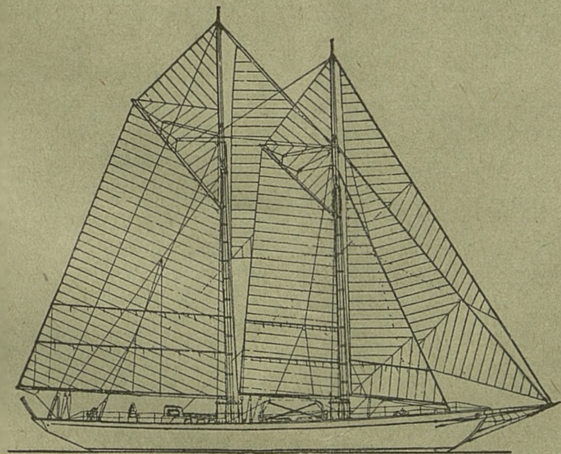
Cena 8 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok 1 Wrzesień 1946 Nr 3

Mieczysław Zydler

Na gniewnym morzu

Sztorm na morzu, przeżywany na małym frachtowcu, dostarcza wrażeń zupełnie innych, niż wówczas, kiedy obserwuje go się przez okno luksusowego salonu na transoceanicznym motorowcu. Wrażenia te są bardziej bezpośrednie, świeższe i przede wszystkim — jak się już rzekło — inne.

Pewnej nocy budzi pasażera silny ból głowy. Przez chwilę nie umie zdać sobie sprawy, gdzie się znajduje. Stwierdza tylko ze zdziwieniem, że huśta się w sposób, który co najmniej daje do myślenia. Aha, prawda, to statek... Z kolei uwagę jego przyciąga iluminator, którego okrągłe oko zasłania co chwila jakaś przejrzysta powieka. To morze zmywa raz po raz grubą, niby soczewka, szybę. Zamyka zmęczone oczy i stara się ponownie zasnąć, ale daremnie. Nie dziw... Jest to jego pierwszy w życiu sztorm, w takich razach sen ucieka. Czuje się przy tym nad wyraz nędznie. Czyżby miał dostać morskiej choroby?... Postanawia nie dopuścić do tego za żadną cenę.

Kiwanie jednak jest tak gwałtowne, że trudno jest uleżeć. Powietrze w kabinie jest ciężkie i duszne, pasażer woli wyjść na pokład. Zsunąwszy się z koi na podłogę szuka ubrania, które wieczorem ułożył starannie pod ręką. Nagle jakaś siła wyższa zmusza go do pogalopowania w kierunku szafki. Gniewa go to, bo przecież nie chował ubrania w szafce. Razem z nim suną po podłodze: walizka, pendzel do golenia, mydło, tudzież jeden but i spodnie. Chwyta te ostatnie w lot i ochłonąwszy nieco, zaczyna się ubierać.

Nie jest to takie łatwe. Nie pomaga opieranie się o ścianę. Huśtanie jest zbyt gwałtowne. Wreszcie siada zrezygnowany na podłodze i tutaj dopiero udaje mu się naciągnąć nogawice na zadarte do góry nogi.

Z pozostałymi częściami ubrania idzie już łatwiej, więc nasunąwszy jeszcze obu rękami czapkę na uszy, kieruje się ku wyjściu. Porwane silnym wichrem drzwi wymykają mu się jednak z ręki i całą mocą uderzają o żelazną ścianę. Jednocześnie na skutek gwałtownego przechyłu wyskakuje na pokład jak z procy i w nieprawdopodobnie krótkim czasie dociera do luku ładowni. Przy następnym z kolei przechyle drzwi zamykają się z trzaskiem. Popędzany przez słone bryzgi fal rzuca się teraz w stronę śródokręcia, skąd stosunkowo spokojnie może przypatrzeć się sztormowi.

Statek uporczywie walczy o każdy metr przestrzeni. Fale idą nań prosto z dziobu i nacierają na cały przód. Spieniona woda, przechodząc mimo burt, wydaje złowrogi szum, który wraz z wyciem wiatru składa się na dziką, żywiołową melodię sztormu. Pasażer nie pamięta już o bólu głowy i z zachwytem patrzy na zmagania się statku. Co chwila dziób parowca wznosi się powoli, godząc w niebo, aby następnie runąć na dół i zaryć się w morzu, tak iż fala wbiega z łatwością na pokład. Wkrótce jednak dziób się wynurza, za nim zaś cały pokład przedni.

Oprócz tych gór wodnych, które rzucają ciężkim statkiem, jakby był dziecinną zabawką, nacierają na niego również fale mniejsze. Te jednak rozbijają się o stalowy kadłub, tylko rzęsisty natrysk przechodzi po pokładzie, sięga mostka kapitańskiego, spryskuje nawet buczek syreny przy kominie.

W tej ciężkiej walce ze sztormem statek prawie że nie posuwa się naprzód, ale też mu nie

(Dok. na str. 59-ej.)

NASZ SZKUNER

Rysunek umieszczony obok, to narazie wizja przyszłości, ale przyszłości nie dalekiej. Już w następnym sezonie szkoleniowym wielu z Was chwyci za fały i szkoty w zbiorowym wysiłku przy obsłudze ciężkich drzewc i wielkich płócien żagli, wielu z Was usłyszy szum fali, rozcinanej dziobem i umykającej wraz z pianą wzdłuż gładkiej burty, wielu stanie za kołem sterowym, wpatrując się uważnie w kresę kursową na kompasie. Szkuner — bo tak nazywa się ten typ żaglowca, wyposażonego w 2 (lub więcej) maszty, z których przedni jest mniejszy, o żaglach w kształcie nieregularnych czworoboków lub trójkątów — będzie statkiem szkolnym P. C. W. M. Zapoznacie się na nim z pracą marynarza, która jest jednakowa na całym świecie i na każdym statku a polega na skupieniu czujnego zbiorowego wysiłku, aby statek na przekór nieprzyjaznemu morzu bezpiecznie szedł do wytkniętego celu.

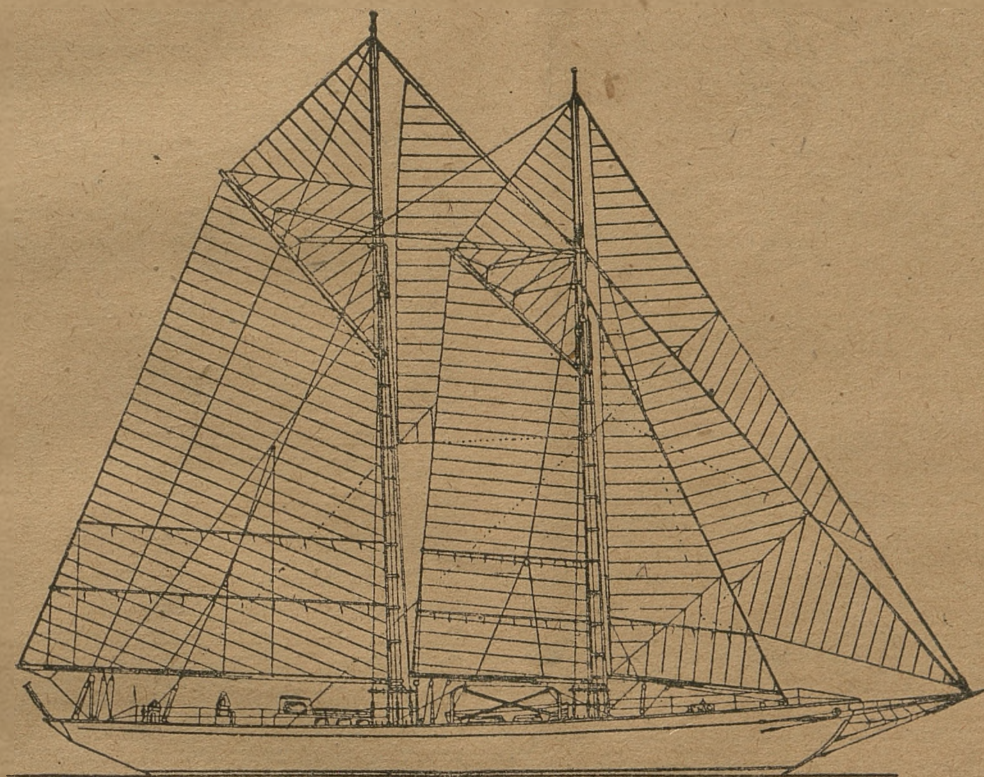
A choć pływać będzie cie na niespotykanym już na szlakach morskich żaglowcu, tym nie mniej bliską i zrozumiałą stanie się Wam praca marynarzy z parowców i motorowców. Zresztą P.C.W.M. dołoży starań, żebyście przeżycia ze statku szkolnego uzupełnili poznaniem pracy na zwykłym statku handlowym.

Szkuner P.C.W.M. nie ma jeszcze masztów, lin i żagli. Wielki jego kadłub, wykończony, uszczelniony i pomalowany w tych dniach spłynie na wodę. Rozpoczną się wtedy prace przy urządzaniu wnętrza, zakładaniu osprzętu i kompletowaniu wyposażenia. O przebiegu prac „Żeglarz" będzie Was stale informował.

Od Dyrektora

Tegoroczne kursy zapoznawcze wiedzy o morzu w PCWM dobiegają końca. Setki Was, chłopców z PCWM, popularnie zwanych „PCWM-iakami", rozjechało się po całym kraju, marząc — już teraz realnie — o morzu. W ciągu czterech tygodni staraliśmy się dać każdemu z Was jak najwięcej wrażeń morskich, wrażeń ludzi pracy, a nie „plażowych" emocji letnika.

Nie wszyscy jeszcze rozumieją rolę PCWM — nawet Ci z Was, którzy kurs ukończyli. Zrozumienie spraw morskich osiągniecie jednak z pewnością, bo daliśmy Wam podstawy, a dalej chcemy Wam dopomóc przez wydawanie „Żeglarza". Znajdziecie w nim pogłębienie tego, z czym zetknęliśmy Was na kursach. „Żeglarz" powinien stać się łącznikiem między Wami a PCWM i sądzę, że każdy z „PCWM-iaków" chętnie zaprenumeruje to pismo, aby utrzymać stały kontakt z nami.



Ale nie na tym koniec. Piszcie do nas, podzielcie się swymi wrażeniami, zastanówcie się nad tym, co Wam PCWM dało. Teraz, kiedy już instruktorzy nie stoją „nad karkiem", kiedy nie trzeba ładować rudy, lub, jak galernik, zginać się nad ciężkim wiosłem „dziesiątki" czy barkasu — można trochę pomyśleć nad sobą. I kiedy pomyślicie — napiszcie do nas: jaki zawód morski sobie obieracie.

Dla tych, którzy „bez morza żyć nie mogą", stoją otworem dwie szkoły: Szkoła Jungów i Szkoła Rybaków Dalekomorskich.

Obie szkoły są roczne, warunki przyjęcia ogłoszone są w tym numerze „Żeglarza".

Ci zaś, którzy pragną w przyszłym roku dostać się na kursy zapoznawcze wiedzy o morzu, niech zgłoszą się na kurs przygotowawczy, o którym piszemy również w tym numerze.

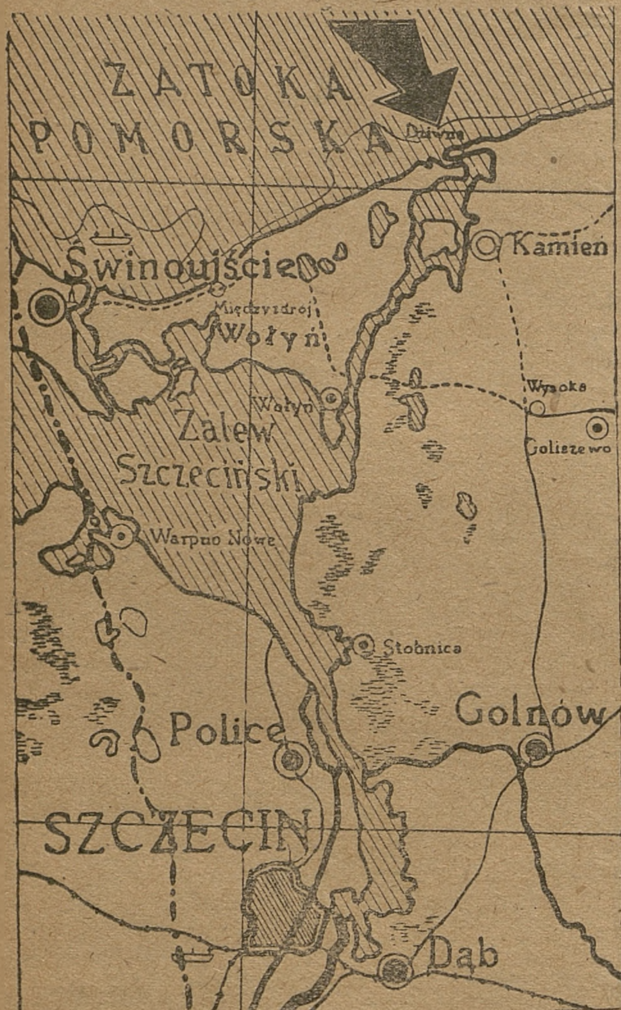
A więc — PCWM-iacy — piszcie do nas, niech ta więź, raz między nami zadzierzgnięta nie zerwie się!

Morze na Was czeka. *Józef Michałowski*

DZIWNA

Dziwna? Gdzież to jest? — spytasz się z pewnością Czytelniku. Więc słuchaj:

Dziwna — to jedna z najładniejszych nadmorskich miejscowości Pomorza Zachodniego.



Dziwna — to jeszcze nie „odkryte" przez letników i turystów kąpielisko, malowniczo położone na piaszczystym półwyspie, z jednej strony obmywanym przez spokojne wody wschodniej odnogi ujścia Odry, z drugiej — stawiającym czoło wspaniałemu, otwartemu morzu.

Dziwna — to stare słowiańskie osiedle, zaciszna wioska rybacka i... do niedawna wielka baza lotnicza III Rzeszy.

Dziwna wreszcie — to szczęśliwie wybrana miejscowość, gdzie mieści się ośrodek szkoleniowy PCWM.

* * *

Prawie u szczytu półwyspu, w miejscu gdzie droga zakręca w prawo, aby po chwili zgubić się pośród maleńkich domków i wydm nadbrzeżnych — zdala rzuca się już w oczy wielka, jasna tablica:

„Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego"

To tu!

Ukryta wśród drzew willa jest głównym obiektem Ośrodka. Mieszczą się w niej przestronne sypialnie dla sześćdziesięciu chłopców, obszerna jadalnia na oszklonej werandzie, kuchnie, magazyny i pokoje kierownictwa. W pobliskich miłych domkach mieszkają instruktorzy i sternicy. Cicho jest i spokojnie. Jedynie z nad odległej o dwieście kroków plaży dochodzi poszum morza.

* * *

Baczność! Na prawo patrz!"

Długi, granatowy szereg zastyga w bezruchu.

Ba—bam! Ba—bam! Ba—bam! Ba—bamm! — to wachtowy wybija na dzwonie cztery „szklanki": jest punktualnie godzina ósma. Bandera na maszt!

Szybko pnie się po gładkim, jasnym drzewcu biało czerwona płachta. Wszyscy salutują... Po chwili — dwa krótkie gwizdnięcia: spocznij!

W górze bandera trzepoce wesoło — jakby się radowała pogodnym dniem. Pod masztem niema już nikogo: grupy rozeszły się do pracy. Tylko wachtowy sterczy nad pobliskim basenem i gapi się na wodę.

Ośrodek PCWM w Dziwnej rozpoczął nowy dzień zajęć.

* * *

Basen niewielki, przytulny, obrośnięty jest sitowiem i szuwarami. Tuż zaraz za wałem płynie Dziwna — prawe ramię uchodzącej do morza Odry. Basen jest domeną PCWM-mu. Kotwiczy tu cała flotylla Ośrodka: a więc przede wszystkim barkasy, przycumowane równym szeregiem po przeciwnej stronie basenu. Są zgrabne, duże, ładnie pomalowane i ponumerowane. Cztery. Dalsze dwa stoją przy brzegu. Ale to mało chwalić barkasy, że zgrabne i czyste. Trzeba również chwalić chłopców, bo pięknie wiosłują. Już w pierwszym tygodniu po przybyciu świeżego turnusu ćwiczenia ich wyglądają zupełnie możliwie, a później — hoho — nie byle kto mógłby się z nimi zmierzyć. — W głębi basenu przycupnęły cztery duże jole zalewowe. Nie mają jeszcze masztów, lin i żagli, ale na przyszły rok wypłyną napewno. Mały, służbowy bączek dopełnia całości obrazu.

Woda w basenie jest nieruchawa i smutna. — Barkasy wpadły w drzemkę — dziś nic z wyjazdu na morze: wszyscy chłopcy pracują przy szkunerze. A szkuner to „oczko w głowie" całego Ośrodka. Chodźmy tam!

* * *

Dziwieńska stocznia MIR'u mała jest, ale czysta i nieźle wyposażona. Przy brzegu, koło pochylni wyciągu sterczy maszt samotnego kutra. Na lądzie — wyciągnięte jachty, motorówki, łodzie rybackie. Budynki niskie, niepozorne.

Tym wspanialej kontrastuje z nimi brązowy, wielki napozór kadłub — na pobliskiej zadrzewionej łączce ustawiony i rusztowaniem gęsto podparty. Góruje on nad stoczniowym terenem, nadając mu swoiste piętno i stanowiąc punkt centralny c lego placówki tej bytowania.

To jest właśnie nasz szkuner. Szkolny szkuner PCWM. Budowę rozpoczęli w 1943 roku Niemcy — projektując statek jako reprezentacyjną jednostkę dla zagranicznych podróży H. J. Trzeba im przyznać, że dobre wzory wybrali — statek bowiem jest konstruowany na wzór słynnych bostońskich szkunerów, najlepszych na świecie a ponoć i najpiękniejszych.

Uciekli Niemcy w popłochu, a na dziwieńskiej stoczni pozostał niedokończony kadłub przedziwnej zgrabności statku.

A teraz szkuner jest nasz. Stoi jeszcze co prawda na tej samej polanie, ale ruch wkoło niego jest wielki — i niedługo już spłynie na wodę.

Codziennie rzeką na barkasach lub lądem — z piosenką — zjawiają się na stoczni gromady granatowo ubranych chłopców z Ośrodka. Codziennie wre praca przy szkunerze, pełna zapału i radości. Chętnie pracują wszyscy, bo wiedzą że statek jest dla nich. Skrobią burty, pomagają przy zakładaniu klepek, uszczelniają poszycie, malują — i z każdym dniem bliższa jest chwila wodowania. A moment ten to będzie dla nich wielkie święto, bo wiele w statek mozołu i wysiłku włożyli. Będzie to wielkie święto dla Dyrektora, co liczne trudności zwalczać musiał i dla Komendanta Ośrodka, co natrudził się niemało, i dla bosmana co tak bardzo szkuner umiłował, i dla każdego zresztą pracownika PCWM-u. Będzie to również święto dla całej polskiej młodzieży — bo szkuner, piękny statek — dla niej jest przeznaczony i jej, da Bóg, przez długie lata, wiernie będzie służył.

J. M.

Andrzej Żylicz

JAK POWSTAJE KUTER

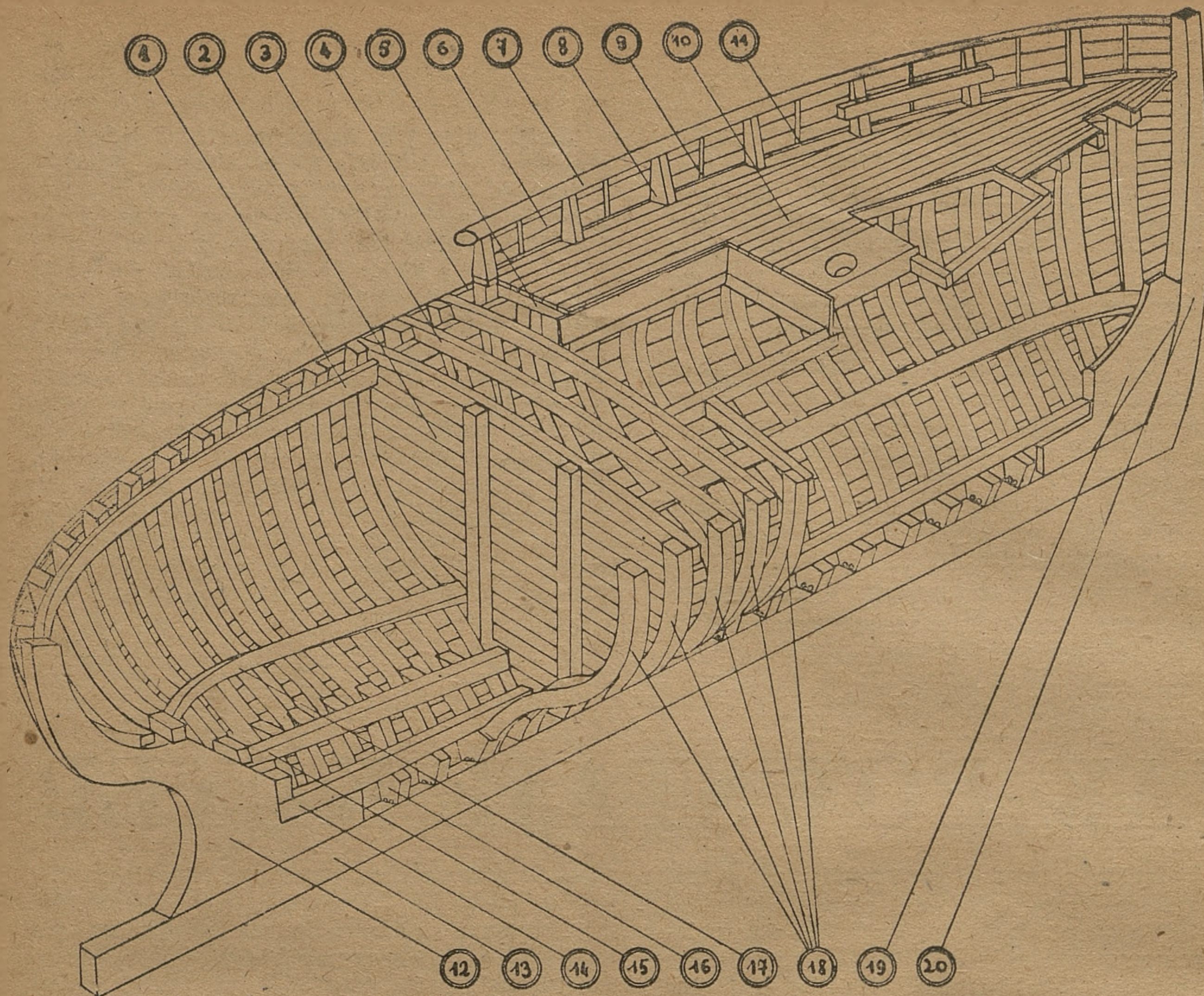
Codziennie rano — parę minut po 8-mej skrzypiąca brama gdyńskiej stoczni rybackiej otwierała się gościnnie przed równo maszerującą kolumną kursantów z PCWM. Przez całe lato „granatowe kombinezony" kręciły się, jak mrówki, po terenie tej stoczni. W kadłubowni szczególnie — aż gęsto było od nich. Początkowo trochę przeszkadzali i denerwowali robotników, zwłaszcza ci najbardziej wścibscy. Szybko się jednak personel stoczni do owych gości przyzwyczaił. Nawet polubiono tych pomocników z bożej łaski.

A był tego lata na gdyńskiej stoczni rybackiej duży ruch: wszystkie stanowiska w kadłubowni zajęte były przez pięć nowobudujących się kutrów. Gdybyśmy teraz zestawili to wszystko, co każdy turnus na tej stoczni widział, bez wątpienia potrafilibyśmy w ogólnych chociażby zarysach uświadomić sobie, jak się kutry buduje. W naszych przecież oczach powstawały, rosły jak na drożdżach konstrukcje kadłubów kutrowych, a w naszych oczach spuszczono pierwszą, nową jednostkę!

Stokroć jednak ważniejszą od samego zwiedzania była jednodniowa praca w kadłubowni. Tam dopiero mogli chłopcy naprawdę zrozumieć, jak powstaje kuter; odciski na rękach i mokre od potu koszule pozwalały im przekonać się, jak ciężki jest młot, którym się przybijało poszycie, jak tępą jest skrobaczka do zdzierania wiecznie kapiącej smoły.

Wszyscy chyba jednak po takiej jednodniowej praktyce wracali do Ośrodka zadowoleni. Radość poznawania i tworzenia musiała rozpierać młode piersi. Poznawanie to nie ograniczało się jedynie do jednego kutra, którego budowa bądź co bądź postępowała bardzo wolno, wprost nieuchwytnie dla laickiego oka. Obok, na sąsiednich stanowiskach, gdzie pracowali koledzy, kadłuby kutrów znajdowały się w innych „stadiach rozwoju", tu przybijano poszycie, tu uszczelniano, tam wreszcie malarze pacykowali na biało wygładzone burty. Od czasu do czasu zdarzały się bardziej odpowiedzialne niż skrobanie i przybijanie zajęcia. I tak pierwszy turnus pomagał kiedyś przy montowaniu szkieletu. Przy tym składaniu mogli się chłopcy doskonale zapoznać ze sposobem łączenia poszczególnych elementów, mogli podziwiać solidne śruby, dzięki którym sterczące w górę wysmukłe wręgi krzepko trzymały się przysadzistych, grubych denników i stępki.

Drugi turnus pracował przede wszystkim przy poszywaniu. Przed nosem zgarbionego chłopaka skrobiącego lub gładzącego już złożone poszycie migała co pewien czas dymiąca (poddana uprzednio działaniu pary wodnej) klepka. Przykładano ją do wręgów, przykręcano, aby się odpowiednio wygięła, potem trzeba ją było odjąć i zestrugać — po ostatecznym założeniu musiała bardzo dokładnie przylegać do „sąsiadki". Natrętnie brzęczący świder elektryczny wpijał się swoim żądłem w białe deski i jęcząc przeraźliwie obsypywał pochylone postacie drobnymi wiórkami. Pewnego razu jeden z kursantów sam zabrał się do wiercenia. Musiał on



Objaśnienia: 1. Wzdłużnik podpokładowy. 2. Gródź wodoszczelna, 3. Pokładnik, 4. Poszycie, 5. Półpokładnik, 6. Nadburcie, 7. Reling, 8. Wspornik nadburcia 9. Wzmacniacz nadburcia, 10. Pokład, 11. Szczelina między nadburciem a pokładem, 12. Stewa tylnia — tylnica, 13. Stępka — kil, 14. Nadstępka 15. Fundament silnika, 16. Dennik, 17. Wzdłużnik obłowy, 18. Wręgi, 19. Dejwud, 20. Stewa przednia — dziobnica.

co prawda nie pierwszy raz widzieć takie narzędzie. Tym niemniej robotnicy dziwili się — pewną miał chłopak rękę.

Chłopcy z trzeciego turnusu nakładali kiedyś maszty na wyciągniętym z kadłubowni pierwszym kutrze. Co tam było krzyku i bieganiny! Taki maszt, proszę sobie nie myśleć, że to zwyczajny kawał drąga, ci, którzy go chociażby na pokład wyciągali niech zaświadczą, że było co dźwigać.

I tak mijały dnie jedne za drugimi. Poszycie „najmłodszych" kutrów wyrastało coraz wyżej, wspinało się po gładkich wręgach aż prawie po linię pokładu. Chłopcy z czwartego turnusu pracowali już przeważnie na rusztowaniach. W środku otwartego jeszcze od góry kadłuba rozpierały się gięte wzdłużniki i grodzie wodoszczelne. Obok obrabiano pokładniki.

Na „starszych" kutrach, których budowa już dalej była posunięta, prowadzono roboty wykończeniowe — na pokładzie i pod pokładem. Tam już nasi nie mieli zajęcia. Trzeba więc było tylko patrzeć. A warto też było wyjrzeć i poza kadłubownię: na stanowisku po drugiej stronie wyciągu stał pierwszy z pięciu gotowy kadłub. Zakładano na nim wtedy osprzęt. Kręcili się oprócz tego malarze, przenikając swymi wścibskimi pędzlami do najbardziej ukrytych zakątków konstrukcji. Każdy z chłopców dobrze widział, że kutrowi brakuje jeszcze silnika, windy trałowej, instalacji elektrycznej itd. itd. Właściwa jednak budowa tej jednostki była ukończona. To, czego jeszcze brakowało trzeba było sprowadzać czy to z zagranicy, czy też z innych fabryk krajowych. Stocznia rybacka swoją pracę już właściwie skończyła.

Z dumą patrzyli chłopcy na pękaty, jaskrawy kadłub. Wszak to i oni i ich poprzednicy włożyli swoją pracę w ten i w inne budujące się kutry. Chłopcy „z głębi lądu" pewnie nawet nie wiedzą, ilu to ludzi, ilu fachowców musi przez długie miesiące pracować, aby wreszcie oddać w ręce rybaka nową polską jednostkę, nowy kuter.

Może tam i niejeden z uczestników kursów wiedzy o morzu pod wpływem zetknięcia się bezpośredniego z pracą na stoczni zdecydował się na przyszłość z tym działem produkcji związać swój zawód...

W. Zubrzycki

FERALNY TRZYNASTY

Łut szczęścia pono więcej wart niż funt rozumu. Nie wiem, czy prawda zawarta w tym przysłowiu ma w życiu zawsze zastosowanie, kariera wszakże rybaka, jak nic chyba na świecie, zależna jest od tej przysłowiowej odrobiny szczęścia. Jak to wygląda w praktyce, zaraz opowiem.

Wydawałoby się, że po sześciu latach oczekiwania na powrót nad morze, na możność pływania, sam fakt posiadania jednostki pływającej, a do tego umożliwiającej dobre bytowanie, powinien człowieka napawać najwyższym szczęściem. Oto słońce, oto modra fala, a „samograj finansowy" — jak niektórzy zwą kuter rybacki — pyka, równo, ciągnie włók, którego skrzydła zagarniają do worka srebrne rybki. Co sekunda 1/4 kg., jak obliczył mój zazdrosny znajomy. Co minuta 15 kg., co godzina 900 kg. i t. d. Za proste to wszystko, żeby było prawdziwe.

Trzynastego czerwca — a czerwiec, jak wiadomo, obfituje w flądrę — wyszliśmy o trzeciej ranó. Pogoda bezwietrzna, mglisto, dżdżysto. Staszek, klarując trał do rzucenia, głośno obliczał, ile dziś złowimy. Choć ostatnie dni były, jak na ubogie w rybę tereny Postomina, dość tłuste — zarobiliśmy na przeróbkę windy i na opłacenie miesięcznej raty w ciągu tygodnia — nie odzywałem się ani słowem po wczorajszej sprzeczce. Stanowczo sprzeciwiałem się wyjściu na połów trzynastego, twierdząc, że raczej należałoby poczynić zaległe remonty, posplatać porwane liny i zmienić pas napędowy windy. Jednakże argumenty Staszka zwyciężyły — kopa długów, pomimo ostatnich „sukcesów" ciągle jeszcze wołała o szybką zapłatę.

O czwartej znaleźliśmy się nad „rynną", wąskim pasem piaszczystego dna morskiego, ciągnącym się wśród otaczających kamieni na zachód, w kierunku Derłowa. Rzuciliśmy trał. Po raz pierwszy od dwóch miesięcy Staszkowi podwinęła się ręka. Deska upadła źle. Sieć splątała się. Uśmiechnąłem się w duchu: — A nie mówiłem... Trzy kwadranse trwało klarowanie trału. I znów — rzecz nie do wiary — starannie rzucona lewa deska, miast odejść w lewo, okręciła się i poszła w prawo. Na pokładzie zapanowała ponura cisza. Staszek klął pod nosem, a mnie się nagle odechciało śmiać.

Za trzecim rzuceniem trału wszystko poszło jak najlepiej. Miast rzucać lewą deskę, spuściliśmy ją wprost z kozła, uprzednio podciągnąwszy ponad poziom wody. Cóż, kiedy po pół godzinie prawa z dwóch stalowych lin ciągnących trał, zaczęła niepokojąco dygotać. — Oho, pomyślałem, prawe skrzydło trału urwało się. Rada w radę — uruchomiliśmy windę. Po kwadransie wynurzyły się deski: przy prawej brak było roślinnej liny, łączącej ją z siecią. Wydobyliśmy włok, ciągnąc za lewą linę. Okazało się, że prawe skrzydło całkiem jest wyrwane z liku. Musiało o coś na dnie zaczepić. Później dowiedziałem się, że w „rynnie" spoczywają na dnie dwa strącone angielskie samoloty.

Po godzinie zapasowy włok był już w wodzie. Normalny trzygodzinny ciąg. No, nareszcie. Kiedy worek ukazał się na powierzchni wewnątrz kotłowała się zbita masa flądry. Taksowaliśmy na trzy centnary. Stropik, talia robocza, lina od talii na bęben windy, sprzęgło i... worek pęka, flądry wpadają do wody, by po chwili, żwawo machając ogonami, zniknąć w nieprzejrzystej toni. Trochę wyłowiliśmy kaszorkiem, coś około 50 kg.

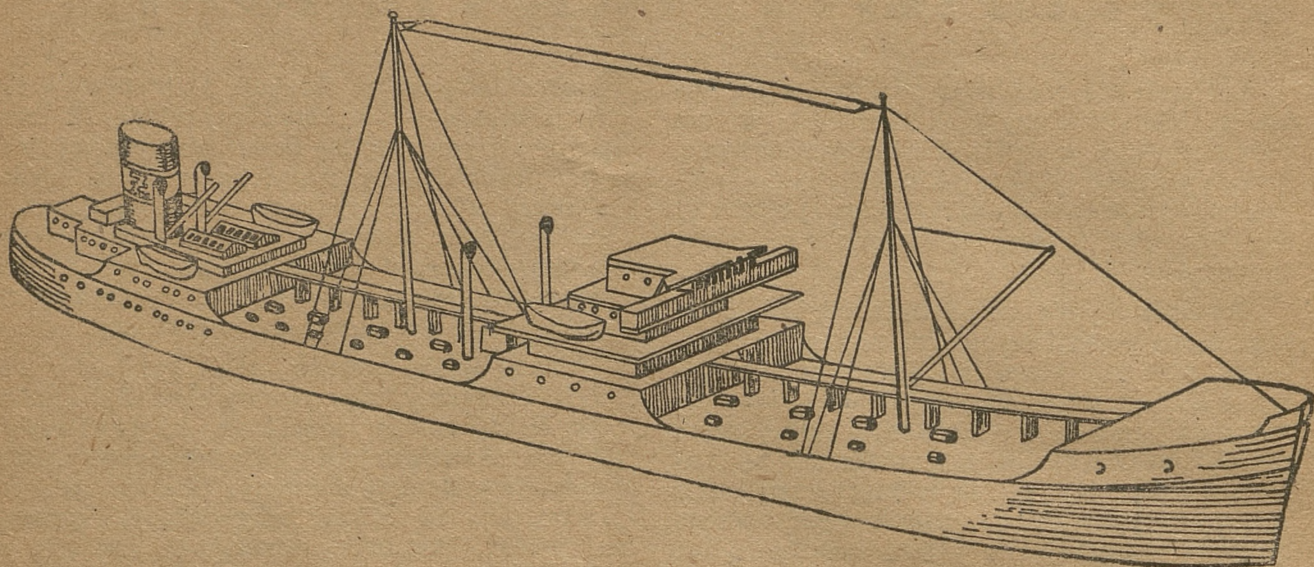
Zbyt byłoby nudnym szczegółowe opowiadanie dziwnych zdarzeń owego dnia. Dość na tym, że o 5 po południu na pokładzie leżały trzy porwane w strzępy trały, załoga, ze mną na czele, słaniała się na nogach po czternastu godzinach wyczerpującej pracy, a owocem tych tarapatów i wysiłków było 138 kg. ryby na pokładzie.

Wziąłem kurs na wejście do portu.

Myślałby kto, że na tym koniec. Nic podobnego. W powrotnej drodze motor zaczął dymić. Stocznia miejscowa dymienie usunęła, jednakże motor stracił na mocy. Łowiliśmy do końca czerwca ze zmiennym szczęściem. 1 lipca motor „nawalił". Remont ponowny trwał cały lipiec.

W jakie wpadliśmy ze Staszkiem finansowe tarapaty, jakie czyniliśmy wysiłki, by powiązać koniec z końcem, to już inna historia.

BUDUJEMY TANKOWIEC



Wśród licznych typów statków, przybywających co dnia do Gdańska czy Gdyni — bardzo często dostrzec można długie, niskie, charakterystyczne sylwetki. To tankowce. Zawinęło ich już kilkanaście, a ciągle nadchodzą dalsze — dostarczając w ramach pomocy UNRRA tak cenne dla nas produkty naftowe.

Bo naturalnie tankowiec, to nie żaden środek do przewozu tanków czyli czołgów, ale statek-cysterna, przystosowany do transportu ropy, benzyny, nafty, olejów, a także wielu innych płynnych materiałów. Z racji swego przeznaczenia i wynikającej z tego odmiennej od innych statków budowy — tankowce tworzą własną, odrębną klasę, a w zestawieniach tonażu międzynarodowego, tonaż tankowcowy podaje się bardzo często oddzielnie.

Przed wojną najwięcej tankowców posiadała Wielka Brytania — bo aż 29 proc. całkowitego tonażu tych statków na świecie. Po niej szła Ameryka (26 proc.), dalej Norwegia, Holandia i td. Polska tankowców nie posiadała. Obecnie otrzymaliśmy z Niemiec, w ramach akcji rewindykacyjnej, trzy niewielkie tankowce, niestety — nadające się raczej do dostarczania słodkiej wody stojącym na redzie portu statkom, niż do przewozu płynnego paliwa na dalekomorskich trasach. Niewątpliwie, w miarę rozwoju polskiej floty handlowej — przyjdzie kolej i na duże tankowce.

Na razie nic nie stoi na przeszkodzie, byśmy rozpoczynając budowę lilipuciej floty, rozpoczęli ją właśnie od tankowców. Wykonując model traulera rybackiego, opisany w poprzednim nrze „Żeglarza", zebraliśmy konieczne doświadczenie. Sądzę przeto, że trudniejszy nieco tankowiec wyjdzie jeszcze udatniej i będzie dalszym krokiem w nabywaniu wprawy; która nam ułatwi z czasem konstruowanie modeli bardziej skomplikowanych i precyzyjnych.

Ale nim przystąpimy do budowy — zapoznajmy się pokrótce z ciekawą historią powstawania i rozwoju tankowców. Wygląda ona następująco:

W czasach nowożytnych problem masowego przewozu ładunków płynnych na statkach morskich powstał wraz z odkryciem w 1858 roku ogromnych źródeł ropy w Ameryce Północnej, w głębi niedostępnych kniei stanu Pensylwania.

Na wybrzeże dostarczano ropę zrazu w beczkach, przewożąc je na szlaku kilku tysięcy kilometrów — zwyczajnymi furami. W roku 1878 wybudowano pierwszy wielki rurociąg, długości ponad 2000 km i od owego czasu ten problem był już rozwiązany.

Ale nad wschodnim wybrzeżem Stanów wyłaniało się drugie zagadnienie — znacznie trudniejsze do sforsowania: droga przez Ocean! Pierwszym statkiem, który dostarczył do Europy pełnookrętowy ładunek beczek z ropą, był niewielki żaglowiec angielski „Elizabeth Watts". Było to w roku 1861. Już w 20 lat później prawie tysiąc statków, przeważnie angielskich i amerykańskich, zatrudnionych było przy przewozie tego towaru. Z pomocą prymitywnych dźwigni poruszanych przez ludzi lub konie — ładowano na pokłady żaglowców tysiące drewnianych beczek z ropą lub naftą. Sztuką było ustawić je w ładowniach tak, aby zajmowały jak najmniej miejsca a przy tym były jak najlepiej unieruchomione. Pomimo wysiłków w tym kierunku, każdy niemal sztorm czy tylko większe falowanie — powodowały uszkodzenia beczek a w konsekwencji utratę znacznej części ładunku, dochodzącą przeciętnie do 1/5 całości. Powstawało wtedy niebezpieczeństwo pożaru

— grożące drewnianym, nasyconym cieknącą z beczek ropą — statkom. Ogień, którego nie można w dodatku ugasić wodą, ogarniał z miejsca cały statek, ładunek wybuchał a rozlewająca się po morzu płonąca ropa całkowicie wykluczała ratunek załogi. Nikt nie chciał ubezpieczać ani przewożących ropę statków ani załóg. Na skutek tego żaden właściciel nowej, dobrej jednostki — nie chciał jej ryzykować i w efekcie z ropą pływały przeważnie stare, wysłużone, mocno cieknące żaglowce, a służące na nich załogi składały się z awanturników i ze straceńców.

Ale ciągły i intensywny wzrost przewozów ładunków płynnych na szlaku Ameryka — Europa był bodźcem do szukania nowych rozwiązań. Pierwsi Norwegowie poczęli wbudowywać w kadłuby statków wielkie, drewniane zbiorniki. Po nich czynili próby Anglicy i Szwedzi, a kolei Niemcy osiągnęli sukces przez przystosowanie do przewozu niebeczkowanej ropy — dużego żaglowca „Andromeda". Statek ten mając wbudowane w kadłub 72 okrągłe, żelazne zbiorniki i zaopatrzony w pełną armaturę odpowiednich pomp, rur i odwietrzników — odbył w roku 1885 pierwszą swą podróż, która przyniosła mu wielki sukces. Nastał zmierzch dla fabrykantów beczek.

Także ku schyłkowi miała się już epoka żaglowca: na morzach i oceanach coraz niepodzielniej zaczynała królować para.

Pierwszy, niewielki zresztą parowiec (ok. 400 ton) zaopatrzony w zbiorniki czyli tanki — wybudowali Szwedzi w Göteborgu, dla przewozu ropy na morzu Kaspijskim. Do roku 1883 pływało już w tym rejonie ok. 30 podobnych stateczków. Pomimo tego na szerszych wodach trwało uprzedzenie: jakże przewozić tak łatwopalne materiały na statkach, gdzie pod kotłami pali się stale otwarty ogień a z kominów lecą iskry? Okazało się, że nie jest tak źle. W roku 1885 na angielskiej stoczni Armstrong & Mitschell w Newcastle rozpoczyna się budowa pierwszego, parowego, oceanicznego tankowca — ok. 3.000 ton nośności, zamówionego przez niemieckiego armatora Riedemanna. Liczne były trudności jakie mieli do przezwyciężenia konstruktorzy i pracownicy stoczni — ale już w rok później statek ten, nazwany „Glückauf", rozpoczyna pełną sukcesów służbę. Odtąd już milowymi krokami wzrasta liczba parowych tankowców, przy czym w budowie ich przodują najwcześniej wyspecjalizowane stocznie angielskie.

U schyłku dziewiętnastego wieku nastaje krótki kryzys: elektryczność poczyna z piorunującą szybkością wypierać oświetlenie naftowe. A nafta stanowi wówczas główny przedmiot handlu produktami destylacji ropy. Smary i inne pochodne — to tylko nieznaczny odsetek całości. Na szczęście w tym samym okresie powstaje dla ropy nowy, stokroć chłonniejszy rynek zbytu: zostaje wynaleziony motor spalinowy. Ale teraz to już nie nafta, a benzyna — niszczony dotąd produkt, przy destylacji ropy powstający — jest głównym obiektem wzmożonego popytu.

Już nafta stanowi łatwopalny ładunek. Benzyna jest nim w o wiele większym stopniu. W budownictwie tankowców daje się odczuwać niepokój — jak to będzie? Niebezpieczeństwo wybuchu przewożonej benzyny jest na parowych tankowcach ogromne! Ale i w tym wypadku praktyka wykazała, że nie jest tak źle. Zresztą wkrótce technika przychodzi z pomocą: zostaje wynaleziony silnik Diesla. Jest to dla tankowca idealny środek napędu. W roku 1913 stocznia niemiecka Krupp - Germania - Werft w Kilonii — woduje dwa pierwsze na świecie, pełnomorskie, motorowe tankowce: „Hagen" i „Loki". Są to w prostej linii „pradziadkowie" dzisiejszych, nowoczesnych tankowców, takich właśnie, jak te, co zawijają tak często do Gdyni i Gdańska, a także takich jak ten, który zamierzamy właśnie wybudować.

Ale przedtym jeszcze, nim to czynić zaczniemy, spójrz Czytelniku na przekrój podobnego tankowca, umieszczony w tekście. Sylwetka jego jest charakterystyczna — taka właśnie jak u większości tych statków: niski pokład, maszyny i komin na rufie, mostek i pomieszczenia dowództwa w połowie mniejwięcej długości. We wzniesionym dziobie czyli w dziobówce — pomieszczenia załogi, składy, komory kotwiczne, balastowe i t. p. Cała pozostała przestrzeń z wyjątkiem kilku stosunkowo niewielkich przedziałów, w których ustawione są pompy — podzielona jest na dużą ilość wielkich, samodzielnych zbiorników. System rur, pomp i zaworów pozwala na swobodne wypełnianie i opróżnianie tanków, przy czym załadunek wzgl. wyładunek trwają nadzwyczaj krótko, poniżej 12-stu godzin. Liczne odwietrzniki i niewielkie, okrągłe luki pozwalają na odprowadzanie niebezpiecznych, łatwowybuchowych gazów, powstających w miarę ulatniania się przewożonych płynów. Przez całą długość statku wybudowany jest solidny pomost, który umożliwia komunikację pomiędzy rufą a dziobem bez potrzeby przechodzenia przez niski, zalewany zwykle falami pokład.

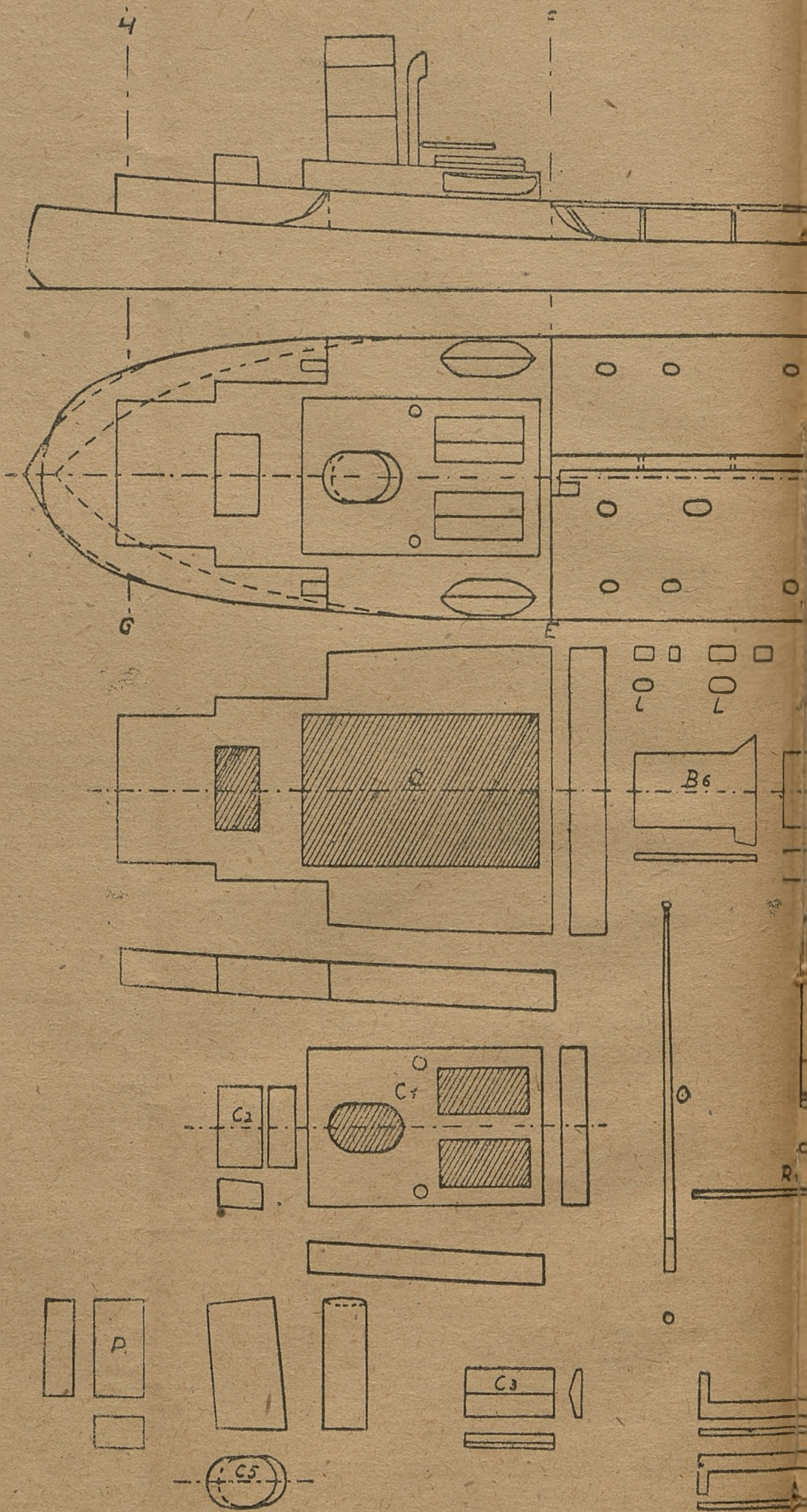
A teraz do pracy: rozpoczynamy budowę! Najpierw, proszę, przestudiujcie uważnie rysunek modelu, umieszczony na stronach 48 i 49. Rzut górny i boczny oraz cztery przekroje A — B, C — D, E — F i G — H zorientują Was wystarczająco w kształcie kadłuba. Nadbudówki narysowane są w miarę możności pod miejscami, w których mają być umieszczone. Wymiary dla przejrzystości rysunków nie są podane, trzeba je „zdejmować" przy pomocy cyrkla i linijki z podziałką.

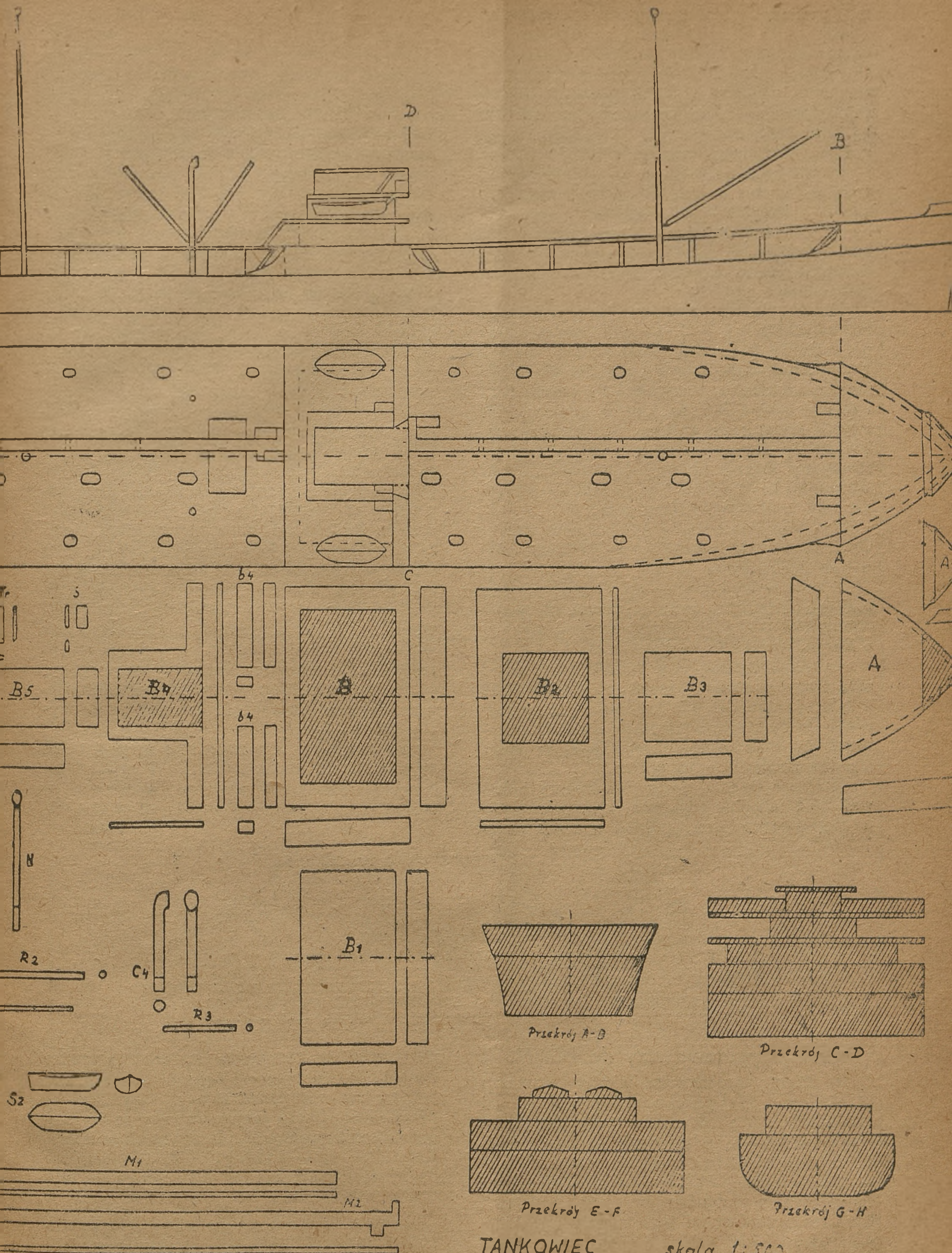
Na model potrzebne jest drzewo miękkie, bez sęków. Może być np. sosna. Kadłub robimy z obrobionego już kawałka deski o wymiarach 324 × 43 × 14 mm. Kreślimy środkowe

TANKOWIEC

Tabelka części

		Nazwa części	Wymiary w mm.
—	1	Kadłub	326×44×14
A	1	Dziobówka	36×25×5
A1	1	Górna część dziobówki	8×17×3
B	1	Podstawa mostku kapitańskiego	26×44×5
B1	1	Nadbudówka mostku kapitańskiego	20×34×4
B2	1	Pokład szalupowy	26×44×1
B3	1	Nadbudówka mostku kapitańskiego	18×18×4
B4	1	Pokład nawigacyjny	21×44×1
b4	2	Osłony pokładu nawigacyjnego	3×16×2
B5	1	Sterówka	20×12×4
B6	1	Pokład sygnalizacyjny	20×17×1
C	1	Główna nadbudówka rufowa	69×44×5
C1	1	Nadbudówka rufowa	38×24×4
C2	1	Nadbudówka rufowa	7×12×4
C3	2	Luki świetlne maszynowni	14×7×2
C4	2	Nawiewniki maszynowni	20×3×3
C5	1	Komin	11×8×20
M1	1	Pomost: dziobówka-mostek kapitański	90×8×1
M2	1	Pomost: mostek kapitański — rufa	120×7×1
S	10	Podpórki pomostu	2×4×1
N	2	Nawiewniki stacji pomp	28×2×2
O	2	Maszty	Ø 2×56
R1	1	Bomy ładunkowe	Ø 1×31
R2	4	Bomy ładunkowe	Ø 1×20
R3	2	Bomy ładunkowe	Ø 1×15
P	1	Nadbudówka stacji pomp	8×15×4
Sz	4	Szalupy	15×6×3
Tr	11	Schodnie	7×2×1
L	9	Duże luki	4×3×2
l	20	Małe luki	3×2×2




D
B
C
A
A
b4
S
B5
B4
B
B2
B3
A
N
R2
C4
R3
B1
Przekrój A-B
Przekrój C-D
S2
M1
M2
Przekrój E-F
Przekrój G-H
TANKOWIEC
skala 1:50

(na rysunku linia przerywana naprzemian z kropkami) i dalej wykonujemy wszystko podobnie jak przy modelu poprzednim (trawler). Gdy mamy już dokładnie wymodelowane ścięcia burt i wygięcie pokładu, przygotowujemy dziobówkę (część A) najniższą kondygnację mostka kapitańskiego (B), oraz nadbudówkę rufową (C). Należy przy tym zwrócić uwagę, że z powodu wygięcia pokładu — spodnie ścianki tych części nie są idealnie równe, ale nieco wypukłe. Przykleiwszy wszystkie trzy na swoich miejscach przybijamy je małymi gwoździkami, starając się je wbić tak, by łebki zostały następnie przykryte przez inne, na wierzch przychodzące części.

Na nadbudówkę mostkową B-1 przychodzi pokład szalupowy B-2, na nim umieszczamy nadbudówkę B-3, dalej idzie pokład mostku kapitańskiego (B-4), oraz sterówka (B-5). Na samym wierzchu znajduje się najmniejszy i ostatni pokład B-6, na którym umieszcza się zwykle kierunkową antenę do pelengowania. Balustrady dla uproszczenia pomijamy. Umocowujemy jedynie klocki b-4 imitujące osłonę na mostku kapitańskim. Tuż za mostkiem przyklejamy nadbudówkę stacji pomp (P).

Na rufie przyklejamy kolejno nadbudówkę C-1, luki świetlne maszynowni (C-3) oraz niewielką nadbudówkę (C-2).

Z kolei w wywierocne spiralnym wiertłem otworki umocowywujemy obydwie pary nawiewników (C-4 i N). Nie zapominamy również o małym trójkąciku na dziobie (A-1).

Ów charakterystyczny mostek, idący przez całą długość statku, znajduje się pośrodku u dołu rysunku (M). Przynależne do niego podpórki (S) muszą być wszystkie dokładnie zrobione, by zmontowany mostek miał to samo, łagodne wygięcie — co pokład.

Maleńkie skrawki dykty lub tektury imitować będą schodnie (Tr), przyczym poszczególne stopnie zaznaczamy później w czasie malowania — delikatnymi, czarnymi kreskami. Otwory (luki) poszczególnych zbiorników (L i l) wykonujemy z kawałków dykty, zaokrąglając je pilnikiem i przyklejając na wskazane miejsca. Komin łatwo wystrugać z listewki o wymiarach 11 × 8 × 20 mm.

Teraz kolej na maszty (O) i szalupy ratunkowe (Sz). Kto chce mieć model precyzyjniejszy i bardziej imponujący — niech zainstaluje także bomy ładunkowe R-1, R-2, R-3, i niech sporządzi olinowanie z nitek, tak jak to widać na rysunku perspektywicznym.

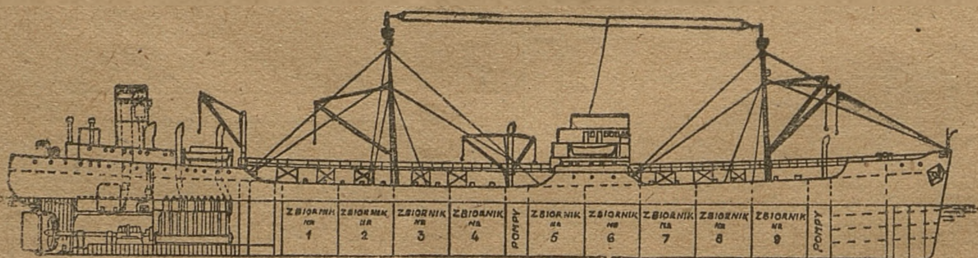
Wszystkie części modelu są narysowane możliwie prosto i wykonanie ich nie powinno nastręczyć Wam większych trudności. W opisie budowy podaję raczej tylko kolejność poszczególnych prac — licząc na to, iż zdobyte już doświadczenie modelarskie oraz uwagi zamieszczane w poprzednich numerach „Żeglarza" uzupełnią powyższe wskazówki wystarczająco.

Wykończony, oczyszczony szklistym papierem i odkurzony model malujemy jakąś lepszą farbą (temperą, plakatówką). Szare lub czarne są burty tankowca. Czarny jest również komin, główny pokład i pokład dziobówki. Inne pokłady oraz mostek otrzymują naturalny kolor drzewa. Nadbudówki malujemy na biało. Maszty i nawiewniki pokrywamy intensywną, żółtą farbą. Na kominie odznaki armatora. Może być np. odznaka przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" a więc czerwony, obrzeżony biało pas z wielkim białym Ż pośrodku. Napewno nie wiedzą dyrektorzy „Żeglugi" iż wkrótce rozporządzać będą serią nowoczesnych tankowców!

Farbę dobrze jest pokryć jakimś bezbarwnym, dobrym lakierem. Model zyskuje na wyglądzie i na trwałości.

To wszystko. Pierwszy rejs proponuję do portów Zatoki Meksykańskiej. Przywieziemy benzynę lotniczą. A zatem do zobaczenia po tamtej stronie oceanu. Pomyślnych wiatrów!

Jotem.



Kurs przygotowawczy do PCWM.

Na kursy zapoznawcze wiedzy o morzu PCWM w r. 1947 przyjmowani będą tylko ci kandydaci, którzy w teście sprawozdawczym wykażą się ogólną orientacją w sprawach morskich. Aby im ułatwić zdobycie tego minimum wiedzy o morzu — PCWM uruchamia korespondencyjny kurs przygotowawczy w „Żeglarzu". Kurs rozpocznie się od 4-go numeru (październikowego) i trwać będzie do czerwca przyszłego roku. Co miesiąc w kolejnych numerach „Żeglarza" uczestnicy otrzymają materiał z wiedzy o morzu do przerobienia i wskazówki pracy, a co pewien czas test sprawdzający. Aby stać się uczestnikiem kursu przygotowawczego wystarczy zaprenumerować „Żeglarza" na okres 9 miesięcy (72,— zł. — konto PKO. XI-160) oraz nadesłać do PCWM wycięte obok zgłoszenia, wyraźnie wypełnione.

Uczestnicy kursu przygotowawczego powinni kompletować „Żeglarza", traktując go jako swój podręcznik.

Szkoła Jungów i Szkoła Rybaków Dalekomorskich

Z początkiem listopada Państwowe Centrum Wychowania Morskiego uruchamia Szkołę Jungów oraz Szkołę Rybaków Dalekomorskich. Każda z nich trwa rok i ma za zadanie przygotowywać załogi pokładowe dla statków handlowych względnie załogi dla lugrów i traulerów, zatrudnionych w rybołówstwie dalekomorskim.

Do szkół tych mogą kandydować wszyscy ci, którzy ukończyli z wynikiem pomyślnym jeden z turnusów zapoznawczych wiedzy o morzu, organizowanych w lecie przez PCWM. Poza tym kandydaci muszą odpowiadać następującym warunkom:

a) muszą posiadać obywatelstwo polskie,
b) ukończone 16-cie lat życia,
c) bardzo dobry stan zdrowia,
d) ukończoną szkołę powszechną,
e) umiejętność pływania,
f) pozwolenie rodziców lub opiekunów (wszyscy poniżej 18 lat),
g) muszą się zobowiązać do służby w marynarce handlowej lub w rybołówstwie.

Każdy kandydat, który odpowiada wszystkim tym warunkom — **wycina umieszczony poniżej blankiet** i dokładnie, czytelnie wypełnia go atramentem. Należy również uzyskać w odpowiedniej rubryce blankietu poświadczenie lekarskie oraz podpis rodziców względnie opiekunów. Po wypełnieniu kandydat dołącza do blankietu następujące załączniki:

a) własnoręcznie napisany życiorys,
b) świadectwo obywatelstwa polskiego (ew. inny dowód stwierdzający polskość),
c) metrykę urodzenia (lub jej odpis),
d) świadectwo szkolne, z któregoby wynikało, że kandydat ukończył szkołę powszechną,
e) zaświadczenie o odbyciu w PCWM kursu zapoznawczego wiedzy o morzu,

ZGŁOSZENIE
NA KURS PRZYGOTOWAWCZY.

Nazwisko i imię ....

dokładny adres ....

....

data urodz. ....

wykształcenie ....

Zgłoszenie do Szkoły Jungów*) — Szkoły Rybaków Dalekomorskich*)

1. Dane personalne.

Nazwisko i imię ....

Dokładny aders do korespondencji ....

....

Data i miejsce urodzenia ....

Obywatelstwo ....

Stosunek do służby wojskowej ....

Wykształcenie ....

Obecne zajęcie | czy się uczy ....
czy pracuje i w jakim zawodzie ....

Imiona rodziców i nazw. panieńskie matki ....

Zawód ojca ....

Przynależność do organizacji młodzieżowych ....

....

2. Zobowiązanie.

Zobowiązuję się ściśle stosować do przepisów i wymagań szkoły, a po jej ukończeniu pracować w marynarce handlowej *) — rybołówstwie dalekomorskim. *)

....
podpis

Data ....

4. Opinia i decyzja Dyrekcji P. C. W. M.

*) Niepotrzebne skreślić.

f) dwie fotografie legitymacyjne,
g) czystą kartę pocztową, z przylepionym znaczkiem za trzy złote oraz wypisanym **własnym adresem**, jako odbiorcy.

Następnie wypełniony blankiet wraz ze wszystkimi wyżej wymienionymi załącznikami należy wysłać najpóźniej do dnia 15 październi-ka 1946 r. pod adresem:

Sekretariat Państwowego Centrum
Wychowania Morskiego
GDYNIA
Aleja Zjednoczenia 3
„Dom Żeglarza".

Obecne zajęcie:
czy się uczy ....
czy pracuje
i w jakim zawodzie ....
przynależność
do organ. młodz. ....

zawód ojca ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

....

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

UWAGA: Wypełnienie blankietu i przesłanie go do PCWM wraz ze wszystkimi potrzebnymi załącznikami obowiązuje również tych kandydatów, którzy podanie o przyjęcie na Szkołę Jungów lub Rybaków Dalekomorskich — już w Sekretariacie złożyli. Podania te unieważnia się.

W przeciągu 10 dni od daty wpłynięcia blankietu z załącznikami — kandydaci otrzymają, na przesłanych przez siebie kartach pocztowych — zawiadomienie o tym, czy ich podanie zostało odrzucone czy też nie. W wypadku przyjęcia podania — kandydat będzie miał podaną również datę, na którą ma się stawić w Gdyni, w „Domu Żeglarza", gdzie stanie przed komisją lekarsko - kwalifikacyjną. Jest przewidziane również sprawdzenie umiejętności pływania kandydata. Kandydaci przyjęci ostatecznie w poczet uczniów Szkoły Jungów wzgl. Szkoły Rybaków Dalekomorskich pozostają na miejscu w internacie. Odrzuceni powracają do domów. Przejazdy do Gdyni i ewentualnie z powrotem pokrywa całkowicie kandydat.

Obydwie szkoły są bezpłatne, przy czym uczniowie otrzymają internat wraz z wyżywieniem oraz umundurowaniem. Ze sobą należy przywieść niezbędny ekwipunek osobisty.

Formularze zgłoszeń wycinać wraz z marginesami.

5. Świadectwo lekarskie.

Stwierdzam, że ob. .... jest zdrów i dobrze zbudowany, ma dobry wzrok, słuch, uzębienie i jest fizycznie zdatny do pracy w ciężkich warunkach, jakie stwarza służba na morzu

....
stempel i podpis lekarza.

6. Oświadczenie o umiejętności pływania.

Oświadczam, że umiem pływać i utrzymam się przez 15 min. na wodzie.

....
podpis kandydata

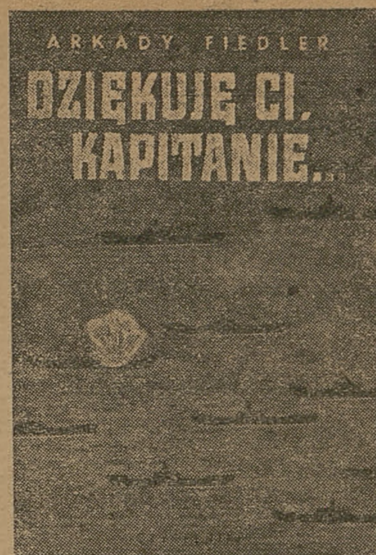
7. Pozwolenie rodziców *) lub opiekunów *) dla niepełnoletnich.

Pozwalam synowi, *) wychowankowi *) na wstąpienie do Szkoły Jungów *) — Szkoły Rybaków Dalekomorskich *) i zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z jego winy.

....
podpis rodziców lub opiekunów.

8. Załączniki: 1) własnoręcznie napisany życiorys,
2) świadectwo obywatelstwa polskiego (ewent. inny dowód stwierdzający polskość),
3) metryka urodzenia (lub odpis),
4) świadectwo szkolne,
5) zaświadczenie z ukończenia kursu P. C. W. M.
6) 2 fotografie,
7) czysta karta pocztowa ze znaczkiem i adresem zgłaszającego się.

Z wydawnictw



ARKADY FIEDLER: „DZIĘKUJĘ CI KAPITANIE". WARSZAWA 1946, S. 237. WYD. „CZYTELNIK". CENA ZŁ. 220. ILUSTRACJE.

Lotnictwo było dotąd wyraźnie uprzywilejowane: „Żądło Genowefy", „L jak Lucy", „Dywizjon 303", „Ku najjaśniejszej z gwiazd", „Bitwa o Wielką Brytanię", — wszystko to książki, które opowiadają pięknie o wojennych dziejach polskiego lotnika.

O marynarzach było cicho i tylko z nielicznych reportaży i wzmianek w prasie, zbieraliśmy okruchy ich przeżyć i czynów.

Książka Fiedlera jest pierwszą, która tę dotkliwą lukę stara się wypełnić. Dzięki niej wyobraźnia nasza może się zaczepić o szereg punktów stwarzających obraz takich ludzi jak kapitan Czarnecki, kapitan Dybek czy smarownik Łoza — i takich statków jak „Kromań" lub „Bielsk".

...Brytyjska Marynarka Wojenna jest pełna podziwu dla wspaniałego ducha, okazanego przez kapitanów i marynarzy polskich statków handlowych...

A. W. Alexander

Pierwszy Lord Admiralicji do Gen. Sikorskiego dnia 31 lipca 1940.

To zdanie zastępuje motto na pierwszej stronie książki Fiedlera. Na kartach następnych jest żywa treść — proste, ciepłe opowiadanie, o ludziach, statkach i ich wspólnych dziejach.

Do Rosji płynie wielki konwój. Wśród dziesiątków załadowanych frachtowców są i polskie. Eskorta nieliczna. Którejś nocy „zaczyna się":

„...W dwie godziny po zachodzie słońca wachtowych na statkach przeszył wstrząs zdumienia. Ich oczy zdjęte nagłą grozą, przykuł jeden punkt: na lewym skrzydle konwoju, w tyle. Tam szedł tankowiec. Tam nagle wystrzelił w górę słup ognia. Słup, zdawałoby się niepojęty, taki straszliwy. Jakiś upiorny strumień ognia, wdzierający się pionowo w niebo. Wdarł się wysoko, na trzysta, czterysta metrów, szeroki na długość statku. Był to wybuch ładunku ropy.

Rozjaśniło się przy tym okropnie. Wszystkie blackouty diabli wzięli. Wszystkie statki konwoju wyprysły z konwoju jak w złych czarach i stanęły oświetlone blaskiem jak tarcze na tle czarnej toni..."

Walka z podwodnym i powietrznym wrogiem jest zacięta. — Giną statki dziesiątkami, wśród nich czasami i polskie:...

„...Po zupełnym wyprostowaniu się statek zaczął tonąć naprawdę, zapadając w otchłań dziobem naprzód, z rufą wzniesioną wysoko ponad wodę. Tak wsuwał się w swój morski grób nurek pełen tragicznego dostojeństwa. Ostatnia nad powierzchnią wody pozostała rufa. Wsiąkała powoli, jakby niechętnie, jakby z żalem. Potem pozostały z niej już tylko dwa szczyty: bandera i armata. Rzekłbyś, dwóch nierozdzielnych towarzyszy. Gdy po chwili armata schodziła, ginęła jeszcze wolniej niż poprzednio rufa: ginęła jak ktoś bliski i drogi, życiu wyrwany przemocą.

W końcu została sama bandera. Plama biało-czerwona sterczała nad wodą dziwnie długo. Marynarze nie mogli oderwać wzroku. Byli wstrząśnięci, ogarnął ich nabożny dreszcz. Kilku przeżegnało się. Zjawisko było aż zbyt wyraźne: Tonący „Bielsk" rzucał pozostałym żywym przejmujący znak swoją i ich banderą, zanim nie zginął zupełnie.

Niektórzy marynarze mieli wrażenie, że ktoś błogosławił im na dalszą drogę..."

Polskie statki są zawsze pełne fantazji i zaciętości:

„...Gdy „Kromań" przybył pod koniec 1940 roku na wschodnie wybrzeże Anglii, był jak zaniedbane pacholę i nie miał żadnej broni. Lecz miał zuchwałe serce i był jak rekrut pełen gorliwej otuchy.

Nasamprzód wmontowali mu chwalebny przyrząd de Gaussinga, aby raz na zawsze pozbył się strachu od min magnetycznych. Dostał także na rufę armatę jak się patrzy, sześciofuntowe działo przeciwlotnicze. Drugi oficer Sulatyk był tej szacownej broni godnym opiekunem i dowódcą, i wnet stał się artylerzystą całą gębą. W spotkaniach walił i grzmocił suto, że trzęsło się Morze Północne...

...Najlepszą obronę stanowiły karabiny maszynowe, lecz było ich mało na Wyspach Brytyjskich. Uosabiały szczyt marynarskich marzeń. Statki poszukiwały ich namiętnie, jak dawni piraci skarbów, i ustawicznie urządzały na nie łowy na lądzie. I znów „Kromań" zasłynął jako niedościgniony spryciarz. Posądzano go prawie o czarną magię, nieledwie o konszachty z nieczystym. Skąd wytrzaskiwał tyle broni i amunicji, pozostanie chyba wojenną tajemnicą kapitana Dybka i jego załogi. „Kromań" wnet posiadł całą masę karabinów maszynowych, stawał się pływającą fortecą. Ogniem miotał jak szatański smok, nie szczędził pocisków i wkrótce wiadomo było we wszystkich portach od Londynu do Edynburga, że to statek, którego załogę ogarnęło okazałe szaleństwo prażenia do Niemców..."

Książkę zaś kończy autor temi słowy:

„...A gdy historia będzie pisała kronikę tych straszliwych zapasów ludzkiej rasy, okaże się, że owi marynarze statków handlowych zasłużyli na najwyższą chwałę i wdzięczność. Okaże się, że stoczyli bitwę jedną z najbardziej decydujących w tej wojnie, bitwę o arterię świata, i że wygrali ją dzięki przymiotom, za jakie ludzkość swym zasłużonym mężom stawia pomniki".

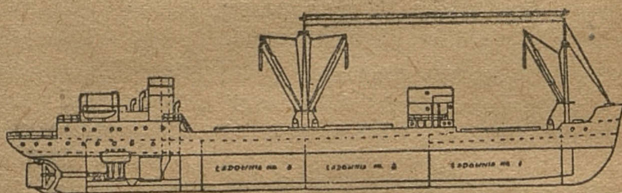
NA MORSKIM



STOCZNIE PRACUJĄ

Okres powojenny, tak zresztą jak i po poprzedniej wojnie światowej — jest okresem wzmożonej koniunktury w transporcie morskim. Wszystkie czynne stocznie i cały związany z nimi przemysł pomocniczy — pracują gorączkowo, mając na szereg najbliższych lat zapewnione poważne zamówienia. W dniu 30 czerwca br. znajdowały się w budowie wg. statystyki Lloyda 962 statki o tonażu 3.277.323 BRT, z czego ponad 50% na stoczniach angielskich. W cyfrach powyższych nie uwzględniony został tonaż budowany w ZSRR, a tonaż francuski wliczono niekompletnie. Pomimo tego cyfra 3 milionów ton jest imponująca i np. w Anglii wysokość budowanego tonażu (1.764.943 BRT.) osiągnęła poziom nie notowany od 1922 roku. Ciekawe, że wśród budowanych statków przeważają motorowce (58%). Również nasze stocznie pracują intensywnie zarówno w dziale remontów, jak i przy produkcji nowych jednostek. W ostatnim okresie na stoczniach gdyńskich i gdańskich dokonano napraw i generalnych remontów licznych jednostek, m. in. s/s „Toruń", nie tak dawno rewindykowanego w rozpaczliwym stanie z Niemiec. Statek ten odbył już podróż do Szwecji. Również do Szwecji odpłynął w tych dniach z węglem s/s „Rataj", do niedawna gdański „Weichsel", na którym — poza remontami i pracami związanymi z konserwacją kadłuba — przebudowano w iście amerykańskim tempie cały mostek wg. planów i wskazówek dowódcy „Rataja" kpt. ż. w. Michała Leszczyńskiego. Wkrótce po remoncie na Stoczni Nr. 13, wychodzi w pierwszą swą podróż pod polską banderą — s/s „Nyssa" dawniejsza gdańska „Hafnia". W stoczniach gdańskich kurują swe kadłuby i maszyny s/s „Kraków" i od niedawna s/s „Śląsk". W Gdyni — poza remontem naszych łodzi podwodnych, trwają prace przy holowniku „Tytan" i przy będącym na ukończeniu traulerze rybackim „Ławica". W tych dniach Stocznia Nr. 13 spodziewa się „grubszego gościa", mianowicie wydobytego z dna gdyńskiego portu transportowca niemieckiego „Warthe". Jest to piękny, nowy motorowiec, ok. 8000 BRT, zbudowany w 1942 r., a zatopiony przy nadbrzeżu francuskim w czasie nalotu w 1944 r. Już od paru miesięcy parcuje przy nim ekipa duńskich nurków i specjalistów, przybyłych na dwóch dużych, ratowniczych holownikach. Początkowe próby podniesienia wraka nie dały rezultatu, bowiem zachodziła obawa przewrócenia się statku, mającego tendencję unoszenia się z dna jedną tylko burtą. Dopiero po ustabilizowaniu kadłuba przy pomocy wsypanego do wewnątrz gruzu — przystąpiono do ostatecznego wypompowywania wody. Po wydobyciu „Warthe" (w przyszłości prawdopodobnie m/s „Warta") zostanie odholowany na stocznię, do doku. Po generalnym remoncie, pływać będzie pod polską banderą.

Jeżeli chodzi o budowę jednostek nowych, to po sfinalizowaniu ostatecznym umowy z GAL'em — stocznie gdańskie przystąpiły do wykonywania zamówienia na 6 węglo-rudowców po 2500 t. Prace biura konstrukcyjnego są na ukończeniu i wkrótce, pomimo ogromnych trudności — przede wszystkim materiałowych, nastąpi założenie stępek pod pierwsze z nich. Będą to parowce, z sylwetki podobne



do tankowców (patrz rysunek), przystosowane do przewozu towarów masowych, głównie rudy i węgla. Poza w. w. węglo-rudowcami, zamówienie GAL'u obejmuje jeszcze dwa trampy węglowe po 4500 ton, dwa statki drobnicowe po 800 ton oraz 4 holowniki o mocy maszyn 400 HP każdy.

NASZE PORTY

Nie tylko stocznie pracują intensywnie. Porty również utrzymują tempo pomimo nieznacznych zniżek w obrotach, zanotowanych w lipcu br. (ok. 4%). W sierpniu łączny przeładunek w obu portach delty Wisły wyniósł 836.502 tony, tj. prawie tyle co w czerwcu br. (837.714 t.), a o 35 tysięcy ton więcej niż w lipcu. Na przywóz wypada z tego 333.713 t. a na wywóz — 502.689 t. Należy dodać, że poza tym w przywozie figuruje 16.756 sztuk koni, 623 sztuki bydła, 12.801 sztuk ptaków (kur).

Ruch statków, również w lipcu słabszy, podwyższył się w sierpniu tak znacznie, że w ilości statków na wejściu przekroczył odpowiednią cyfrę z czerwca. Mianowicie w sierpniu do

HORYZONCIE

Gdyni i Gdańska weszły 473 statki o łącznym tonażu 422.916 NRT (w czerwcu 450 statków). Jednostki te reprezentowały 12 bander wobec 11 i 10 w poprzednich miesiącach.

Faktem bardzo radosnym i dla rozwoju polskich portów nader ważnym, jest zapoczątkowanie przez nie tranzytu do państw leżących na naszym zapleczu. Mianowicie poczęły przychodzić i rozładowywać się w Gdyni statki ze szwedzką rudą, przeznaczoną dla Węgier, dokąd po przeładowaniu na wagony — transportuje się ją tranzytem koleją.

Spodziewany jest dalszy wzrost przeładunków tranzytowych i to zarówno dla Węgier jak i dla innych sąsiednich państw.

W pierwszych dniach września przybył poraz pierwszy do Gdyni oddawna oczekiwany s/s „Borysław" — ostatni z serii pięciu statków typu „Liberty", posiadanych przez GAL. S/s „Borysław" przywiózł drobnicę, m. in. traktory,



s/s „Borysław"

przyczepki do samochodów, części do motorów i większą ilość medykamentów.

Z pośród ciekawych jednostek zagranicznych, jakie zawinęły w ostatnim czasie do naszych portów, należy wymienić radziecki lodołamacz „Jermak", który w drodze z Leningradu do Murmańska zawinął do Gdańska po bunkier. „Jermak" (4955 BRT, bud. 1898), jest jednym ze starszych lodołamaczy radzieckich. Na jego wzór budowany był słynny „Krasin". Flota radziecka rozporządza poza nimi całą flotyllą nowoczesnych lodołamaczy z jednostką „Stalin" na czele. Statki te zaopatrzone są m. in. w samoloty pokładowe. „Jermak" będzie brał udział w podróży naukowej do bieguna północnego, organizowanej niezadługo.



„Jermak"

Inną ciekawą jednostką był panamski statek s/s „Risacua" (1925 BRT), który w drodze po szwedzką rudę dla Meksyku wszedł do Gdańska również po bunkier. S/s „Risacua" jest statkiem przeznaczonym do pływania po wielkich jeziorach amerykańskich. Od zwykłych frachtowców różni się on przede wszystkim umieszczeniem mostku kapitańskiego nieomal na dziobie.

s/s „Risacua"



RYBACY PRZY PRACY

Z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych w lipcu wyniki połowów bałtyckich w porównaniu do miesięcy ubiegłych — zmalały nieco. Złowiono mianowicie 2.507.501 kg. wartości 26.772.139.— zł. W miesiącu tym kutry łowiły przeciętnie 18, łodzie 20 dni.

W pierwszych dniach września został otwarty w Gdyni pod protektoratem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego dr. St. Jędrychowskiego — Pokaz Rybacki. Wystawa ta stanowi doskonały przegląd rocznego dorobku osiągniętego przez instytucje sprawom rybołówstwa poświęcone. Na pokazie obejrzeć można dorobek stoczni rybackich, a więc kutry i łodzie wszelkich typów, sprzęt kutrowy i rybacki, ożaglowanie, elementy kutrów, produkowany sprzęt sportowy żeglarski i t. d. Poza tym liczne są eksponaty chłodni rybnej, fabryki mączki rybnej, eksponaty morskiego laboratorium rybackiego oraz cały szereg fotografii i wykresów.

W sierpniu zawinął do portu w Gdyni nowy, wielki trauler rybacki firmy Dalmor — „Wega", przywożąc ok. 100 t. śledzi z własnych połowów. Statek ten wraz z traulerem „Kastor" stanowią zaczątek flotylli dalekomorskiej Dalmoru. Wkrótce przybędą z Anglii dla Dalmoru dalsze jednostki — „Kastoria", „Saturn" i „Saturnia".

W ostatnich dniach sierpnia holownik „Delfin" przyprowadził z Niemiec 12 kutrów rybackich, rewindykowanych jako przedwojenną naszą własność. Jednostki te rozpoczną wkrótce połowy. Będzie to nowy zastrzyk dla naszej szybko się odbudowującej flotylli rybackiej. W lipcu liczyła ona 93 czynne kutry oraz 647 łodzi. Do tego dochodzą jeszcze kutry będące w budowie — 25 sztuk, w remoncie — 69 sztuk, oraz zatopione, zdatne do wydobycia—18 sztuk. Łodzi motorowych było w remoncie 27. Gdy wszystkie te jednostki zostaną oddane do użytku — stan naszej flotylli kutrowej będzie znacznie przewyższał jej cyfrę przedwojenną (1937 — 160 kutrów). Już teraz posiadamy 58% tego stanu i co ciekawsze, dokonujemy przy pomocy owych 93 kutrów — połowów wyższych o 200% od przeciętnych, przedwojennych.

SZKOLNICTWO MORSKIE

Statek szkolny P. S. M. „Dar Pomorza" znajduje się już w drodze powrotnej do kraju. Marsylię — krańcowy port w swej podróży, osiągnął on w dniu 26. VIII. Obecnie via Gibraltar i Portsmouth — wraca do Gdyni. Na statku wszystko w porządku.



Statek szkolny „Dar Pomorza"

W trosce o dostateczną ilość fachowców z dziedziny budownictwa okrętowego — Zjednoczenie Stoczni Polskich uruchomiło przy Stoczni Nr. 2 w Gdańsku szkołę zawodową. Zapisy przyjmowane były do dn. 31. VIII. 46 r. na oddziały: mechaniczny, ślusarski, spawalniczy i blacharski.

SPORT ŻEGLARSKI

Ogromne są widoki rozwoju naszego sportu żeglarskiego. Liczne nowe tereny, popularyzacja żeglarstwa wśród szerokich mas społeczeństwa, oraz pełne zrozumienie, jakim cieszy się ten piękny sport wśród czynników miarodajnych — gwarantują rozwój niezakłócony i wszechstronny. Liczba jachtów, objętych spisami PZŻ (nadających się do remontu i uruchomienia), jest większa od przedwojennej. W roku bieżącym spuszczono na wodę ponad 20 jednostek, które w dniu 25. VIII. 46 r. wzięły udział w defiladzie jachtów przed Ministrem Żeglugi i Handlu Zagranicznego dr. Stefanem Jędrychowskim — serdecznym protektorem żeglarstwa. W defiladzie brał również udział szkolny jacht Ligi Morskiej „Generał Zaruski", który w połowie września wyrusza w pierwszą swą podróż zagraniczną do portów radzieckich i szwedzkich. Po defiladzie odbyło się uroczyste podniesienie bandery w „Yacht-Klubie Polski", z udziałem Ministra Jędrychowskiego oraz wiceministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego Petrusewicza, który od niedawna piastuje godność prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego. W ramach uroczystości nastąpiło poświęcenie kilku jachtów m. in. jachtu turystycznego „Komandor Aleksandrowicz" — ofiarowanego Yacht-Klubowi Polski przez Królewski Yacht-Klub Szwecji.

SŁOWNICZEK

terminologii morskiej, użytej w treści numeru

1. Barkas — duża szalupa, czyli łódź morska poruszana 14 — i więcej wiosłami.
2. BRT, NRT — patrz „Żeglarz" nr 1.
3. Bunkier — paliwo potrzebne do napędu statku wzgl. okrętu, np. węgiel, ropa. — Również nazwa zbiornika na w. w. paliwo.
4. Drobnica — patrz „Żeglarz" nr 2.
5. Frachtowiec — patrz „Żeglarz" nr 2.
6. Gretingi — żelazne drabinki, wiodące z głębi maszynowni na pokład.
7. Iluminator — okrągłe okienko w burcie lub nadbudówce statku.
8. Jola — mała łódź żaglowa z mieczem.
9. Kaszorek — sieć w kształcie worka umocowana na obręczy osadzonej na długim drążku. Służy do wybierania ryb z wody.
10. Kloc martwy — (dejwud) — fragment szkieletu kutra wzmacniający wiązanie stewy z kilem.
11. Kpt. ż. w. — kapitan żeglugi wielkiej, najwyższy stopień oficerski, osiągany w marynarce handlowej.
12. Lodołamacz — statek o specjalnej budowie i silnej konstrukcji, posiadający mocne maszyny— przeznaczony do torowania drogi wśród lodów.
13. P. S. M. — Państwowa Szkoła Morska, patrz „Żeglarz" nr 2.
14. P. Z. Ż. — Polski Związek Żeglarski, instytucja grupująca wszystkie kluby i organizacje zajmujące się jachtingiem.
15. Rejs — Podróż morska.
16. Reling — Patrz „Żeglarz" nr 1.
17. S/s, M/s — Steam Ship — statek parowy, Motor Ship — statek motorowy. Angielskie skróty, umieszczane zwykle przed nazwą, dla określenia rodzaju napędu danego statku.
18. Strop — pętla z lin używana do podnoszenia w niej ciężarów.
19. Szkuner bostoński — duży szkuner (patrz „Żeglarz" nr 1) posiadający wielką powierzchnię żagli, piękną sylwetkę i dobre zalety nautyczne, a używany przez rybaków wschodniego wybrzeża Północnej Ameryki do połowów ryb na Atlantyku.
20. Sztorm — gwałtowny wiatr na morzu powodujący złą pogodę.
21. Wachtowy — patrz „Żeglarz" nr 1.
22. Wzdłużnik obłowy — zmocowanie podłużne (w tym wypadku kutra). Gięta belka przylegająca od wewnątrz do wręg i biegnąca poniżej linii wodnej.
23. Talia — bloki używane do oszczędzania siły w pracy na statku.
24. Tramp — statek kursujący w miarę potrzeby do różnych portów gdzie spodziewa się otrzymać ładunek. Podróże jego mają posmak „włóczęgi".
25. Tranzyt — transport przez własny teren towaru (wzgl. pasażerów) obcego państwa bez normalnych formalności celnych — eksterytorialnymi, zaplombowanymi środkami komunikacyjnymi.
26. Trauler — Patrz „Żeglarz" nr 1 i 2.



ustępuje. Doprawdy, zdaje się być istotą żywą, pełną niepożytych sił i chęci do walki. W jego dźwiganiu dzioba do góry jest nawet coś z wyzwania.

Oprócz ciekawego pasażera, trzech jeszcze ludzi wpatruje się w ryczące morze: kapitan, oficer wachtowy i sternik. Ten ostatni patrzy raczej na wahania igły kompasowej, według których wybiera lub też oddaje szprychy koła sterowego. Dwaj pierwsi zaś, ubrani w gumowe płaszcze, długie buty i zjudwestki (okrągłe, nieprzemakalne kapuzy, odwinięte z czoła i zasłaniające kark), trzymając się silnie poręczy mostka, wpijają wzrok w pomrokę. Usiłują wypatrzeć możliwe niebezpieczeństwo.

Wprawdzie noc nie jest zupełnie ciemna, wicher bowiem omiata niebo z chmur i raz po raz odsłania gwiazdy. Podczas sztormu, zazwyczaj gęsto przeplatanego rzęsistym deszczem lub śnieżną kurniawą, podobnie jak w czasie mgły, nietrudno jest przeoczyć w ciemnościach zbliżający się statek. Ileż to razy w taką pogodę kończył statek swój rejs na dnie morza... Ileż razy ze starcia z innym statkiem uchodził z wyłamaną burtą, przez którą przy każdym przechyle wlewała mu się woda do wnętrza...

Ale oprócz tych trzech ludzi czuwają jeszcze inni. Właśnie dzwon w maszynie bije północ. Po gretingach schodzi na dno nowa zmiana palacka, na drugą, tzw. psią wachtę: od godziny 12 do 4-tej. W noc czy we dnie, w sztorm czy ciszę, w mgłę czy śnieżną zawieję, kończących swoją pracę ludzi należy zmienić punktualnie. Taki już panuje na morzu żelazny porządek.

Nowa wachta schodzi pewnie i śmiało, chociaż kiwający się statek robi wszystko, aby oderwać ich od żelaznych prętów i rzucić z połamanymi kośćmi na podłogę kotłowni. Na dole wymieniają kilka zdań z ustępującym palaczem i jego pomocnikiem, czyli trymerem, których ociężałe ruchy wymownie świadczą o wyczerpaniu. Pomimo to, ten ostatni nie może powstrzymać się, aby przechodząc obok swojego kolegi nie szturchnąć go żartobliwie pod żebro. Palacz zaś pokazuje w uśmiechu rząd równych, mocnych zębów. Wybierając wprawnymi rękami szczeble, giną u szczytu żelaznej drabiny.

Sztorm przybiera na sile. Nowy palacz nie traci czasu, zrzuca koszulę i zostaje tylko w spodniach, trepach na drewnianej podeszwie i wełnianej chustce na szyi, która to chustka służy do wycierania potu. Na głowie ma lekką czapkę z czarnej satyny, tzw. hajcerkę.

Chwiejąc się w ugiętych dla równowagi kolanach zaczyna czyścić ogień. W doświadczonych jego rękach żelazny drąg chodzi niemniej sprawnie niż zwykle. Graca pięknie równa ogień, który barwi muskularną pierś palacza groźnym, czerwonym odblaskiem. Łopata porusza mu się w dłoniach jak zmechanizowana. Palacz co chwila rzuca spojrzenie na manometr pary, który wskazuje niewzruszenie 200 funtów ciśnienia.

Trymerowi zaś zwożenie węgla nie idzie równie gładko. Stawiając nogi dla lepszej równowagi możliwie szeroko, z zaciśniętymi zębami i błyskiem zawziętości w oku pcha przed sobą ciężkie, żelazne taczki z węglem. Skutkiem kołysania się statku ma pracę wielce utrudnioną i pomimo największych wysiłków przewraca się raz po raz. Praca to w tych warunkach doprawdy, prawie nad siły ludzkie...

Sztorm nie żartuje... Ciężkie przedmioty z niepojętą łatwością wysuwają się na środek kotłowni, aby za chwilę powrócić na poprzednie miejsca. Z kotłów i lamp sypie się pył węglowy, dając w ten sposób świadectwo niebywałym przechyłom. Woda, która w mniejszej lub większej ilości znajduje się zawsze na dnie statku w tzw. zenzie, przelewa się z jednej strony na drugą, bije w górę efektownymi fontannami przy ścianach kotłowni i pryska na rozpalone drzwiczki pieców, z których natychmiast podnoszą się kłęby pary.

Morze robi wszystko, aby udaremnić człowiekowi jego wysiłki. Ale palacz i jego trymer, chociaż nogi mają co chwila w wodzie, bronią zawzięcie honoru wzgardzonej psiej wachty. Manometr wskazuje już 210 funtów ciśnienia. Jeszcze chwila, a wentyl bezpieczeństwa uniesie się i ulatująca para zagra hymn pochwalny na cześć pracy.

Treść numeru:

Na gniewnym morzu . . . . *Mieczysław Zydler*
Nasz szkuner . . . . *S. L.*
Od Dyrektora . . . . *Józef Michałowski*
Dziwna (reportaż) . . . . *J. M.*
Jak powstaje kuter . . . . *Andrzej Żylicz*
Feralny trzynasty . . . . *W. Zubrzycki*
Budujemy tankowiec . . . . . . *Jotem*
Kurs przygotowawczy do PCWM
Szkoła Jungów i Szkoła rybaków dalekomorskich . . . . *(blank. zgłoszenie do wycięcia)*
Z wydawnictw
Na morskim horyzoncie
Słowniczek nazw użytych w treści numeru
Konkurs!

UWAGA! KONKURS! UWAGA!

Do wszystkich byłych uczestników kursów zapoznawczych wiedzy o morzu!

Redakcja „Żeglarza“
ogłasza

KONKURS Z NAGRODAMI

na wspomnienie z pobytu na kursach

Warunki konkursu:

1. W konkursie mogą brać udział wszyscy byli uczestnicy kursów zapoznowczych wiedzy o morzu.
2. Tematem pracy konkursowej mogą być tylko wspomnienia i przeżycia z wyżej wymienionych kursów.
3. Praca konkursowa nie może przekraczać 2 (dwóch) stron maszynopisu.
4. Prace wraz z dokładnym adresem wysyłającego oraz z podaniem turnusu, w którym uczestnik brał udział — należy nadsyłać najpóźniej do dnia 30-go października 1946, pod adersem :PCWM Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3, Redakcja „Żeglarza“.
5. Wyniki konkursu podane zostaną w grudniowym numerze „Żeglarza“.
6. Redakcja „Żeglarza“ zastrzega sobie prawo wykorzystania nadesłanych prac, zarówno nagrodzonych jak i nie wyróżnionych.

Nagrody:

1. Książki o morzu wartości 500 zł. oraz roczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“.
2. Książki o morzu wartości 300 zł. oraz roczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“.
3. Książka wartości 200 zł. oraz roczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“.

4 — 6. Roczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“.
7 — 10. Półroczna, bezpłatna prenumerata „Żeglarza“.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata miesięczna zł 8.—, kwartalna zł 24.—. W.03604

Druk. Mar. Woj. 9. 46. Nr. 792